Sygn. akt: KIO 4535/24

WYROK

Warszawa, dnia 27 grudnia 2024 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący:Andrzej Niwicki
Protokolant:Mikołaj Kraska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 23 grudnia 2024 r. odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 2 grudnia 2024 r. przez VITRONIC Eastern Europe sp. z o.o. z siedzibą w Warszawiew postępowaniu prowadzonym przez Skarb Państwa – Główny Inspektorat Transportu Drogowego w Warszawie przy udzialewykonawcy Lifor sp. z o.o. z siedzibą w Bytomiu jako uczestnika po stronie zamawiającego

orzeka:

1. oddala odwołanie

2. kosztami postępowania obciąża VITRONIC Eastern Europe sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie i:

2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł (słownie: piętnaście tysięcy złotych) uiszczoną przez VITRONIC Eastern Europe sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie tytułem wpisu od odwołania;

2.2.zasądza od VITRONIC Eastern Europe sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie w Warszawiena rzecz Skarb Państwa – Główny Inspektorat Transportu Drogowego w Warszawie kwotę 3 600 zł (słownie: trzy tysiące sześćset złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania poniesionych z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika.

Na orzeczenie - w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego w Warszawie - sądu zamówień publicznych.

Przewodniczący:…….....

Sygn. akt: KIO 4535/24

Uzasadnienie

Zamawiający:Skarb Państwa – Główny Inspektorat Transportu Drogowego prowadzi w trybieprzetargu nieograniczonego postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego pn. „Dostawa i instalacja 70 szt. stacjonarnych urządzeń rejestrujących prędkość wraz z urządzeniami integrującymi oraz obudowami i masztami realizowanego w ramach przedsięwzięcia pn. Rozwój operacyjności Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego na polskich drogach, w ramach Inwestycji: E2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności”Ogłoszenie: Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej z dnia 1 lipca 2024 r., numer 387791-2024.

Odwołujący: VITRONIC Eastern Europe sp. z o.o. Warszawa wniósł odwołanie od h czynności i zaniechań Zamawiającego oraz zarzucam im naruszenie:

Zarzut nr 1

art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP przez zaniechanie odrzucenia oferty wykonawcy Lifor sp. z o.o. z siedzibą w Bytomiu, ul. Pułaskiego 49, Bytom (dalej „Lifor”),podczas gdy oferta Lifor w części I i II jest niezgodna z warunkami Zamówienia określonymi w ppkt I.5 oraz II.6 pkt 4.7.10 Części III SWZ w zakresie, w jakim Zamawiający wymagał, aby, zaoferowane urządzenie pracowało w temperaturze otoczenia od -25°C do +50°C, natomiast Lifor zaoferował urządzenie, którego dopuszczalna temperatura pracy w temperaturze otoczenia wynosi -20°C do +60°C, a więc dolna granica tego zakresu jest o 5°C wyższa od wymaganej.

Zarzut nr 2

art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP przez zaniechanie odrzucenia oferty Lifor, gdy oferta w części I i II Postępowania jest niezgodna z warunkami Zamówienia określonymi w ppkt I.8 pkt 4.7.10 Części III SWZ w zakresie wymogu, aby zaoferowane urządzenie było zdolne wykonywać dobrej jakości zdjęcia, eliminując refleksy na przednich lub tylnych szybach pojazdów przy użyciu specjalistycznych filtrów antyrefleksyjnych lub innych podobnych metod,

natomiast Lifor zaoferował urządzenie, które nie jest w stanie eliminować powstałych na zdjęciach refleksów, co

dodatkowo oznacza, że jego urządzenia nie posiadają filtrów antyrefleksyjnych, ani podobnych, równoważnych rozwiązań.

Zarzut nr 3

art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP przez zaniechanie odrzucenia oferty Lifor, podczas gdy oferta złożona przez Lifor w części I i II Postępowania jest niezgodna z warunkami Zamówienia z pkt 1.6 zał nr 3 do SWZ – scenariusza testów oraz ppkt I.1, I.3 oraz I.6 pkt 4.7.10 Części III SWZ w zakresie, w jakim Zamawiający wymagał, aby zaoferowane urządzenie było zdolne do detekcji i identyfikacji wyłącznie pojazdu popełniającego wykroczenie w sytuacji, kiedy na zdjęciu uwidocznione są co najmniej dwa pojazdy poruszające się po tym samym pasie, natomiast Lifor zaoferował urządzenie, które w przytoczonej powyżej sytuacji nie wskazuje, który z pojazdów poruszających się po pasie podlega detekcji i identyfikacji jako pojazd poruszający się z nadmierną prędkością (popełniający wykroczenie).

II. Wniósł o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu:

1.Unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej w części I i II Postępowania;

2.Odrzucenia oferty wykonawcy Lifor w części I i II Postępowania;

3.Dokonania ponownego badania i oceny ofert w części I i II Postępowania.

Odwołujący jest wykonawcą, którego oferta, po zbadaniu i ocenie ofert złożonych w części I i II Postępowania, zajęła drugie miejsca w rankingach ofert.

Zarys stanu faktycznego

W celu porównania ofert Zamawiający w obu częściach przyjął następujące kryteria oceny:

W kryterium „Jakość urządzenia" ocena ofert złożonych w obu częściach Postępowania była z kolei dokonywana w oparciu o następujące podkryteria:

W celu przyznania punktacji w ramach podkryterium 1 i 2 powyżej, tj. „Poziom detekcji wykroczeń drogowych" oraz „Skuteczność rozpoznawania wizerunku kierującego pojazdem" urządzenia zaoferowane przez wykonawców poddawane były testom jakościowym, szczegółowo opisanym w pkt 4.7.9 Części III SWZ.

Zamawiający w odniesieniu do przeprowadzanych testów zastrzegł wyraźnie m.in., że:

a.podczas testów zweryfikuje czy oferowane urządzenia posiadają wymagane cechy;

b.przeprowadzenie testu jakościowego jest obowiązkowe i odbyć się może jeden raz;

c.Zamawiający nie przewiduje powtórzenia przeprowadzenia testu jakościowego;

d.jeżeli Wykonawca zaoferuje to samo urządzenie w obu częściach, to test zostanie przeprowadzony jeden raz dla jednego egzemplarza urządzenia, a punkty uzyskane zostaną przypisane do obu części Zamówienia.

Dodatkowo w pkt 4.7.9.2 Części III SWZ Zamawiający zastrzegł, że niewykazanie w toku testu, iż urządzenie posiada wymagane minimalne cechy skutkować będzie odrzuceniem oferty.

Minimalne wymagania jakie winno spełniać każde oferowane urządzenie zostały wyspecyfikowane w pkt 4.7.10 Części III SWZ.

Oferty w obu częściach złożyło 4 wykonawców, w tym Odwołujący oraz Lifor.

Lifor w obu częściach zaoferował to samo urządzenie, tj. TraffiStar SR390, produkcji Jenoptik Robot GmbH.

Po przeprowadzeniu testów jakościowych oraz zbadaniu ofert, Zamawiający zdecydował się wybrać ofertę Lifor jako najkorzystniejszą w obu częściach. Oferta Odwołującego w obu częściach uplasowała się na drugim miejscu. Oferty pozostałych wykonawców zostały odrzucone - zawiadomienie o wyborze ofert z 20 listopada 2024 r

Wszystkie zarzuty odwołania oparte są na tożsamej podstawie prawnej - art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP, zgodnie z którym Zamawiający zobowiązany jest odrzucić ofertę, jeśli jej treść jest niezgodna z warunkami Zamówienia. Jak stanowi art. 7 pkt 29 PZP, przez warunki Zamówienia należy rozumieć warunki, które dotyczą zamówienia lub postępowania o udzielenie zamówienia, wynikające w szczególności z opisu przedmiotu zamówienia, wymagań związanych z realizacją zamówienia, kryteriów oceny ofert, wymagań proceduralnych lub projektowanych postanowień umowy w sprawie zamówienia publicznego.

Oferta Lifor jest niezgodna z warunkami Zamówienia w zakresie, w jakim urządzenie zaoferowane tj. TraffiStar SR390, produkcji Jenoptik Robot GmbH nie spełnia minimalnych wymagań jakościowych określonych przez Zamawiającego.

Niezgodność ta ma charakter merytoryczny.

Nadto, ma charakter wieloaspektowy, tzn. urządzenie nie spełnia kilku, różnych wymagań określonych w OPZ – dla lepszego usystematyzowania wywodu Odwołującego każda z tych niezgodności stanowi odrębny zarzut Odwołania i została omówiona oddzielnie.

Wreszcie, niezgodności mają charakter istotny, dotyczą wymagań wyspecyfikowanych w pkt 4.7.10 Części III SWZ, które sam Zamawiający określił jako „minimalne". Nie można zatem mówić o jakichkolwiek wymaganiach czy też wymaganiach marginalnych, pobocznych z punktu widzenia Zamawiającego, lecz wyłącznie o takich, które mają kluczowe znaczenie.

[Zarzut nr 1 – niewłaściwa temperatura pracy urządzenia]

Pierwsza z niezgodności dotyczy niewłaściwej temperatury pracy urządzenia zaoferowanego przez Lifor. Jak wyraźnie zastrzegł Zamawiający w ppkt I.5 wymagań minimalnych (pkt 4.7.10 Części III SWZ), urządzenie musi zapewniać „Pracę przyrządu zamontowanego na maszcie w temperaturze otoczenia od -25°C do +50°C." Powyższe zostało powtórzone w ppkt II.6 wymagań minimalnych w odniesieniu do urządzenia integrującego (pkt 4.7.10 Części III SWZ):

„W przypadku, gdy urządzenie rejestrujące nie zapewnia integracji z Systemem CANARD poprzez własną funkcjonalność, montaż urządzenia integrującego w obudowie urządzenia rejestrującego lub poza tą obudową (na konstrukcji wsporczej urządzenia – maszcie) musi nastąpić w sposób:

/…/ c)zapewniający pracę w zakresie temperatur od -25°C do +50°C."

Dodatkowo, obudowa urządzenia musi być wyposażona w czujnik temperatury, tak aby możliwe było bieżące kontrolowanie temperatury pracy urządzenia. Zamawiający potwierdził to udzielając odpowiedzi 30 lipca 2024 r., na pytanie nr 24:

„Prosimy o doprecyzowanie roli czujnika temperatury. Czy jest to czujnik temperatury wewnątrz urządzenia pomiarowego, wewnątrz obudowy w której zainstalowane jest urządzenie pomiarowe, czy poza obudową ? Czy ma on wskazywać aktualną temperaturę czy ma być tylko i wyłącznie alarmem sygnalizującym przekroczenie temperatur granicznych w których urządzenie pomiarowe jest zatwierdzone ?"

„Zamawiający informuje, że czujnik temperatury ma służyć do kontrolowania dopuszczalnego zakresu temperatury pracy urządzenia rejestrującego oraz wskazywać na możliwe akty wandalizmu (np. podpalenie)."

Zatem parametr temperatury pracy urządzenia ma istotne znacznie dla Zamawiającego.

Zamawiający wymagał także, aby każde z zaoferowanych urządzeń posiadało ważne świadectwo legalizacji. Świadectwo legalizacji jest podstawowym dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań przez każdy egzemplarz przyrządu do pomiaru prędkości pojazdów w kontroli ruchu drogowego. Po wydaniu decyzji zatwierdzenia typu, a przed wprowadzeniem go do obrotu lub użytkowania, dokonywana jest przez administrację miar jego legalizacja pierwotna, a następnie raz do roku - legalizacja ponowna, w myśl ustawy z 11 maja 2001 r. - Prawo o miarach i zgodnie z rozporządzeniami ministra właściwego do spraw gospodarki, wydanymi na jej podstawie. Zgodnie z art. 4 pkt 13 tej ustawy legalizacja jest zespołem czynności obejmujących sprawdzenie i stwierdzenie w drodze decyzji, poświadczonej wyłącznie dowodem legalizacji, że przyrząd pomiarowy spełnia wymagania.

Co istotne, świadectwo legalizacji było wymagane przez Zamawiającego już na etapie testów jakościowych. Jak wskazał Zamawiający w pkt 1.13 Scenariusza Testów stanowiącego Załącznik nr 3 do SWZ:

„Wykonawcy, którzy zostaną wezwani do testów zobowiązani będą do dostarczenia w miejsce wskazane przez Zamawiającego stacjonarne urządzenia rejestrujące wraz z kompletnym wyposażeniem umożliwiającym przeprowadzenie testów w warunkach drogowych. Przez kompletne wyposażenie rozumie się taką konfigurację urządzenia, która została zaoferowana w złożonej Ofercie, posiadające ważną legalizację pierwotną lub ponowną. Zamawiający wymaga dostarczenia urządzenia wraz z kompletnie wyposażonym masztem (konstrukcją wsporczą) na specjalnie przygotowanych wspornikach lub stojakach, które zostaną ustawione w miejscu przeprowadzania testów bez konieczności przygotowania fundamentu podtrzymującego jego konstrukcję.

(…)

Wykonawca w trakcie realizacji etapu I udostępni (do wglądu) Zamawiającemu:

1. instrukcję obsługi oferowanego urządzenia w języku polskim, 2. świadectwo legalizacji, 3.decyzję zatwierdzenia typu (jeśli posiada), 4.w przypadku oferowania urządzeń rejestrujących, posiadających decyzję równoważną zatwierdzeniu typu - odpowiednie dokumenty (przetłumaczone na język polski) potwierdzające dokonanie prawnej kontroli metrologicznej przyrządu pomiarowego przez właściwe zagraniczne instytucje metrologiczne, będące podstawą do uznania przez Główny Urząd Miar za równoważne zatwierdzeniu typu (np. oryginalną decyzję zatwierdzenia typu wydaną w innym kraju)."

Dowód: Scenariusz testów - Załącznik nr 3 do SWZ – Załącznik nr 6.

Należy stwierdzić, że procedurze testowej przeprowadzanej w celu potwierdzenia spełnienia wymagań minimalnych oraz przyznania punktów w ramach kryteriów oceny ofert, poddawane było urządzenie wraz z obudową o parametrach i konfiguracji wskazanej w ważnym świadectwie legalizacji, okazanym Zamawiającemu w trakcie testów. Dokładnie to urządzenie będzie także musiało zostać następnie dostarczone w ramach realizacji Zamówienia (nie ma bowiem możliwości, aby weryfikacji pod kątem zgodności z SWZ oraz ocenie w ramach kryteriów oceny ofert podlegało inne urządzenie niż to, które ma zostać dostarczone).

Ewentualne późniejsze modyfikacje zaoferowanego urządzenia lub jego obudowy (jeśli takowe nastąpią), skutkujące wydaniem nowego świadectwa legalizacji pierwotnej lub świadectwa legalizacji ponownej wraz z nową decyzją zatwierdzenia typu, są w tym przypadku bez znaczenia, bowiem w praktyce dotyczyłyby one urządzenia wraz z obudową o zmienionej specyfice oraz innych parametrach w stosunku do tego, którego było przedmiotem weryfikacji w ramach testów.

W tym stanie faktycznym, Lifor zaoferował urządzenie TraffiStar SR390, produkcji Jenoptik Robot GmbH, nr fabryczny 643294-60050, wyprodukowane w 2024 r. oraz przedstawił dla niego świadectwo legalizacji pierwotnej wydane przez Dyrektora Okręgowego Urzędu Miar w Katowicach z dnia 6 września 2024 r. Dowód:
Świadectwo legalizacji pierwotnej urządzenia z dnia 6 września 2024 r. – Załącznik nr 7.

Z treści tego świadectwa wynika, że urządzenie to posiada właściwości metrologiczne „zgodne z certyfikatem homologacji CH-P-20232-00 wraz z pięcioma aneksami (01 – 05) z dnia 22 grudnia 2020 r., uznanym za równoważny zatwierdzeniu typu decyzją nr L1/2023 wydaną przez Prezesa Głównego Urzędu Miar w dniu 22 lutego 2023 r."

Ze szwajcarskiego certyfikatu homologacji wraz z aneksami, który stanowił podstawę wydania ww. decyzji oraz świadectwa legalizacji dla urządzenia TraffiStar SR390 wynika natomiast, że zakres temperatury pracy tego urządzenia („Betriebstemperaturbereich") wynosi od -20°C do +60°C, a więc dolna granica tego zakresu jest o 5°C wyższa, od wymaganej (-25°C). Odwołujący z ostrożności wskazuje także, że drugi z parametrów podanych w certyfikacie homologacji, tj. „Lagertemperaturbereich", dla którego zakres wynosi 40°C do +85°C dotyczy nie temperatury pracy, lecz wyłącznie temperatury przechowywania tego urządzenia, a więc parametru irrelewantnego z punktu widzenia wymagań Zamawiającego.

Dowód: Certyfikat homologacji z 22 grudnia 2020 r. z tłumaczeniem na j. polski – Zał 8.

Z powyższego wynika, że urządzenie zaoferowane przedstawione do testów jakościowych w oparciu o przedłożone świadectwo legalizacji wydane na podstawie szwajcarskiego certyfikatu homologacji, nie spełnia wymagania określonego w ppkt I.5 oraz II.6 pkt 4.7.10 Części III SWZ. Niezgodność ta nie ma charakteru wyłącznie formalnego, lecz przede wszystkim wymiar praktyczny – w razie zakupu urządzeń zaoferowanych przez Lifor może się bowiem zdarzyć, że nie będą one funkcjonowały należycie w temperaturach niższych niż -20°C, czego jasno wymagano. Warto podkreślić, iż temperatura pracy, obok zakresu pomiaru prędkości, jest jednym z absolutnie kardynalnych parametrów określających zasady dopuszczenia urządzenia do wykorzystywania w warunkach użytkowania w danym kraju.

Wydaje się przy tym, że Zamawiający dokonując badania i oceny oferty Lifor zwyczajnie mógł nie zdawać sobie sprawy z tego, że taka niezgodność zachodzi. Nie wynika ona bowiem wprost z polskich dokumentów przedstawianych przez Lifor w toku Postępowania, lecz wymaga odwołania się do szwajcarskiej dokumentacji urządzenia, sporządzonej oryginalnie w języku niemieckim. Z informacji Odwołującego wynika również, że urządzenie Lifor nie było testowane w temperaturach niższych niż -20°C, ponieważ takie warunki atmosferyczne nie występowały w dniu testów. Niezgodność z warunkami Zamówienia ma w tym wypadku charakter oczywisty i winna skutkować odrzuceniem oferty. Brak odrzucenia podważał będzie zasadniczość i znaczenie prawnej kontroli metrologicznej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

[Zarzut nr 2 – brak zdolności eliminowania refleksów]

Odwołujący wskazuje, że w ppkt I.8 pkt 4.7.10 Części III SWZ Zamawiający wymagał, aby zaoferowane urządzenie zapewniało „Wykonywanie dobrej jakości zdjęć eliminując efekty powstawania refleksów na przednich lub tylnych szybach pojazdów w zależności od kierunku dokonywania pomiarów i rejestracji wykroczeń drogowych, przy użyciu specjalistycznych filtrów antyrefleksyjnych lub innych skutecznych metod przeciwdziałania temu zjawisku".

Powyższe postanowienie odzwierciedlało potrzebę wykonywania wysokiej jakości zdjęć, umożliwiających identyfikację pojazdu, kierowcy oraz tablicy rejestracyjnej, czyli wytworzeniu materiału dowodowego, który Zamawiający mógłby wykorzystać w postępowaniach dotyczących wykroczeń drogowych. Niewątpliwie chodziło m.in. o to, aby tak wykonane zdjęcia minimalizowały wystąpienie ryzyka zarzutów ze strony osób podejrzanych o popełnienie wykroczenia, że sprzęt wykorzystany do rejestracji wykroczeń nie jest wystarczająco zaawansowany technologicznie do dostarczania wiarygodnych dowodów.

Raporty z testów jakościowych urządzeń Lifor potwierdzają, że urządzenia te nie posiadają zdolności wykonywania zdjęć pozbawianych refleksów. Na wielu zdjęciach wykonanych przez urządzenia widoczne są refleksy, odbicia tablic rejestracyjnych w szybie fotografowanego pojazdu itp. Odwołujący poglądowo przedstawia przykład zdjęcia zawierającego aż cztery odbicia (refleksy) tablicy rejestracyjnej, w tym jedno w obszarze przedniej szyby.

Dowód: Zdjęcie wykonane przez urządzenie Lifor zawierające refleksy – Załącznik nr 9.

Analiza wyników testów przeprowadzona przez Odwołującego ujawniła większą liczbę przypadków odbić i refleksów widocznych na zdjęciach. Łącznie refleksy lub odbicia pojawiły się na kilkuset wykonanych zdjęciach, co stanowiło –od 66 do 90,91% wykonanych zdjęć. Wiele z nich znajduje się w obrębie szyb pojazdów, co jest wprost niezgodne z SWZ.

Dowód: Przykładowe zdjęcia zawierające refleksy – Załącznik nr 10.

Dowód: Zestawienie liczby refleksów powstałych na zdjęciach – Załącznik nr 11.

Odwołujący dodaje, że zgodnie z tabelą nr I.4 załącznika nr 3 do SWZ – scenariuszem testów, obowiązkiem wykonawców było wyposażenie urządzeń w filtr antyrefleksyjny lub inne rozwiązanie, którego skuteczność jest wystarczająca do eliminowania powstających refleksów na szybach pojazdów, a uzyskany w ten sposób obraz umożliwia identyfikację wizerunku kierującego pojazdem. Liczba wad – refleksów – ujawnionych podczas testów dowodzi, że Lifor oferuje urządzenia nieposiadające filtrów antyrefleksyjnych, ani innych, równoważnych rozwiązań, a przez to niezgodne z SWZ.

Refleksy mogą zasłaniać twarz kierowcy, a co gorsza mogą powodować pojawienie się tablicy pojazdu przekraczającego prędkość na pojeździe, który tej prędkości nie przekroczył. Prawdopodobnie takie były właśnie intencje Zamawiającego co do dodania ww. postanowień o posiadaniu filtrów antyrefleksyjnych, aby w przyszłości unikać bardzo niejasnych sytuacji w materiałach dowodowych w wykroczeniach w ruchu drogowym, a tym samym nie narażać Skarbu Państwa na dodatkowe koszty.

Dowód: Scenariusz testów - Załącznik nr 3 do SWZ – Załącznik nr 6.

[Zarzut nr 3 – brak możliwości identyfikacji pojazdu popełniającego wykroczenie w sytuacji, gdy co najmniej dwa pojazdy poruszają się po jednym pasie ruchu]

Zgodnie z pkt 4.7.9.2 SWZ, Zamawiający przeprowadził testy jakościowe, których przedmiotem miała być weryfikacja, czy urządzenia oferowane posiadają wyspecyfikowane wymagania techniczne i funkcjonalne. Testy miały zostać przeprowadzone zgodnie ze scenariuszem testów, stanowiącym załącznik nr 3 do SWZ.

Scenariusz testów jakościowo-funkcjonalnych określał zakres przeprowadzonych testów, a także ich cele oraz warunki, w jakich będą się odbywały.

Jeden z istotnych fragmentów scenariusza dotyczył poziomu detekcji wykroczeń, który jest stosunkiem liczby prawidłowo wykrytych przez testowane urządzenia wykroczeń do liczby wszystkich pojazdów przejeżdżających przez obszar detekcji, które popełniły wykroczenie drogowe. We fragmencie tym – dokładnie w pkt 1.6 scenariusza – Zamawiający zastrzegł, że „jeżeli w obrazie poddanym analizie znajduje się więcej niż jeden pojazd to układ detekcji [oferowanego urządzenia – przyp. wł.] powinien wykryć pojazd popełniający wykroczenie, a układ identyfikacji powinien rozpoznać tablice rejestracyjne wyłącznie tego pojazdu".

Dowód: Scenariusz testów - Załącznik nr 3 do SWZ - Załącznik nr 6.

Testy ujawniły, że urządzenia oferowane przez Lifor nie wskazuje na sprawcę wykroczenia drogowego, w sytuacji gdy pojazdy poruszają się bezpośrednio jeden za drugim, na jednym pasie (a więc wtedy, kiedy w utrwalonym obrazie znajduje się więcej niż jeden pojazd). Innymi słowy, aparat wykonuje zdjęcie obu pojazdów, ale w żaden sposób nie wyjaśnia, który z pojazdów poruszających się jednym pasem podlega badaniu i w efekcie – który z nich popełnił wykroczenie. Problem ten jest uwidoczniony na przykładzie zdjęcia wykonanego podczas jednego z testów - Urządzenie zarejestrowało dwa samochody osobowe poruszające się po jednym pasie jezdni. Nie wiadomo jednak, który pojazd jest badany przez radar i który z nich popełnił wykroczenie. Dowód:
Zdjęcie zas próby K1 – Załącznik nr 12.

Tym samym urządzenia oferowane przez Lifor nie są zgodne z wyraźnie sformułowanym postanowieniem punktu 1.6 scenariusza testów – urządzenie nie jest w stanie rozpoznać tablic rejestracyjnych wyłącznie pojazdu popełniającego wykroczenie, gdyż nie ma możliwości zweryfikowania, który pojazd poruszał się ze wskazaną przez urządzenie rejestrujące prędkością – układ detekcji działa więc niepoprawnie, lub urządzenie to w ogóle nie posiada takiej funkcjonalności. Przy tym rozpoznanie numeru rejestracyjnego – nawet poprawne – nie świadczy o tym że zmierzona prędkość przyporządkowana została prawidłowo do jednego z dwóch poruszających się w obszarze detekcji obiektów. Można wyobrazić sobie sytuację, gdy – na powyższym przykładzie – prędkość 98 km/h to prędkość pojazdu widocznego przy lewej krawędzi zdjęcia, a nie zaś auta znajdującego się w centrum fotografii, która została do niego nieprawidłowo przypisana ze względu m. in. na ograniczenia techniczne technologii radarowej.

Sprzęt Wykonawcy powinien jasno wskazać, który pojazd popełnił wykroczenie i został poprawnie zmierzony. W przypadku wykonania pomiaru na bardziej zatłoczonych drogach np. w miastach, gdzie na zdjęciu będzie więcej niż jeden pojazd na jednym pasie nie będzie możliwe wskazanie, który pojazd został zmierzony. Może to skutkować olbrzymią ilością odmów przyjęcia mandatu i zarzutów dotyczących materiału dowodowego. W celu wykazania, który pojazd został zmierzony, inne technologie zaznaczają w sposób bezsporny na zdjęciu ramką lub innym znakiem. Sprzęt Lifor nie jest w stanie tego wykonać, więc nie może spełnić ww. wymogów Zamawiającego.

Odwołujący wyjaśnia, że oferowane przez niego urządzenia nie mają podobnych problemów – pojazd, którego prędkość jest mierzona, otoczony jest na zdjęciu ramką. Taka praktyka wyklucza wątpliwości, który z kierowców jest sprawcą wykroczenia, układ detekcji działa więc.

Opisane uchybienia dowodzą niezgodności z SWZ także w innym zakresie. Zgodnie z wymogami sformułowanymi w pkt 4.7.10 SWZ, dostarczane urządzenia muszą zapewniać:

a.„Rejestrację wykroczeń w ruchu drogowym polegających na przekroczeniu dozwolonej prędkości przez pojazdy, niezależnie od ukształtowania drogi oraz infrastruktury znajdującej się w najbliższej okolicy planowanego miejsca instalacji urządzenia”,

b.„Rejestrację obrazu naruszeń przepisów ruchu drogowego za pomocą techniki cyfrowej o rozdzielczości matrycy nie mniejszej niż 1100 x 750 pikseli w postaci 1 klatki obrazu cyfrowego, a w szczególności: a) obrazu pojazdu popełniającego wykroczenie umożliwiającego zapewnienie wysokiej skuteczności rozpoznawania numerów tablic rejestracyjnych przy użyciu dowolnego algorytmu ANPR […]”,

c.„Rejestrację wykroczeń drogowych o dobrej jakości obrazu, w każdych warunkach pogodowych dnia i nocy, bez konieczności przeprowadzania ręcznej korekty ustawień parametrów urządzenia rejestrującego, w szczególności takich jak: ostrość, czułość, a w przypadku aparatu fotograficznego dodatkowo czas otwarcia migawki przesłony”.

Konfiguracja powyższych wymogów oznacza, że Zamawiający wymaga dostarczenia urządzeń, które pozwolą na zidentyfikowanie każdego przypadku wykroczenia w ruchu drogowym i utrwalenie dowodów jego popełnienia w sposób, który umożliwi wykorzystanie utrwalonych materiałów na potrzeby postępowania mandatowego, a nawet sądowego.

Typową sytuacją jest wysoka intensywność ruchu drogowego. Zupełnie normalnym jest, że po jednym pasie drogowym porusza się – jeden za drugim – wiele pojazdów. To oznacza – w kontekście przywołanych wymogów OPZ-u – że urządzenia muszą posiadać zdolność do rozpoznawania pojazdów poruszających po jednym pasie, jeden za drugim.

Testy pozwalają stwierdzić, że urządzenia dostarczane przez Lifor nie pozwalają na skuteczną rejestrację wykroczeń drogowych, w sytuacji gdy pojazdy poruszają się po jednym pasie ruchu, jeden za drugim. Tym samym urządzenia są niezgodne z wymogami OPZ-u.

Dodatkowo urządzenia Lifor wykonują zdjęcia z refleksami. To całkowicie wyklucza wniosek, że urządzenia te „rejestrują wykroczenia drogowe o dobrej jakości obrazu” i pozbawia możliwości wykonania zdjęcia o wysokiej wartości dowodowej podczas ruchu drogowego o wysokim natężeniu.

Mając powyższe na uwadze, wnoszę i wywodzę jak na wstępie.

Załączono 1.SWZ (wyciąg); 2. Oferta Lifor; 3. Zawiadomienie o wyborze oferty, 4.Odpowiedzi na pytania wykonawców z 30 lipca 2024 r. (wyciąg); 5.Zestawienie najwyższych i najniższych temperatur powietrza w Polsce na przestrzeni ostatnich lat; 6.Scenariusz testów - Załącznik nr 3 do SWZ; 7. Świadectwo legalizacji pierwotnej urządzenia TraffiStar SR390, produkcji Jenoptik Robot GmbH z dnia 6 września 2024 r.;8.Certyfikat homologacji urządzenia TraffiStar SR390, produkcji Jenoptik Robot GmbH, nr CH-P-20232-00 z dnia 22 grudnia 2020 r. wraz z tłumaczeniem na j. polski (wyciąg); 9.Zdjęcie wykonane przez urządzenie zaoferowane przez Lifor zawierające refleksy; 10. Przykładowe zdjęcia wykonane przez urządzenie zaoferowane przez Lifor zawierające refleksy; 11. Zestawienie refleksów;

12.Zdjęcie wykonane podczas próby K1.

Zamawiający:Skarb Państwa – Główny Inspektorat Transportu Drogowego,

W odpowiedzi na odwołanie wniósł o oddalenie odwołania w całości.

Zamawiający nie podziela zarzutów. W ocenie Zamawiającego oferta Lifor spełnia wszystkie warunki Zamówienia określone w SWZ, co oznacza, że brak jest podstaw do czynienia Zamawiającemu zarzutu naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp przez zaniechanie odrzucenia tej oferty.

II. W zakresie zarzutu nr 1 – niewłaściwa temperatura pracy urządzenia:

Zamawiający wyjaśnia, że wymagania techniczne i funkcjonalne oferowanych urządzeń zostały poddane weryfikacji w ramach testów jakościowych, zgodnie ze Scenariuszem testów jakościowofunkcjonalnych, stanowiącym załącznik nr 3 do SWZ.

W trakcie testów jakościowych, które miały miejsce 11 i 12 września 2024 r., w ramach Etapu I, określonego w Scenariuszu testów, Zamawiający zbadał zespół cech oferowanych urządzeń. Wskazać również należy, że Wykonawca w ramach tego Etapu miał obowiązek udostępnić Zamawiającemu do wglądu dokumenty: instrukcję obsługi, świadectwo legalizacji, decyzję zatwierdzenia typu w przypadku, gdy Wykonawca posiada decyzję lub odpowiednie dokumenty potwierdzające dokonanie prawnej kontroli metrologicznej przyrządu pomiarowego przez właściwe zagraniczne instytucje metrologiczne, będące podstawą do uznania przez Główny Urząd Miar za równoważne zatwierdzeniu typu.

Lifor okazał ważne świadectwo legalizacji oraz wyniki badań przeprowadzone przez szwajcarski METAS (Federal Institute of Metrology) w 2024 r., m.in. w zakresie temperatury pracy oferowanego urządzenia rejestrującego. Przedstawione przez Lifor dokumenty, w tym aneks nr 8 do certyfikatu homologacji wydanego przez METAS, pozwoliły stwierdzić, że spełnione zostały wymagania stawiane przez Zamawiającego w SWZ, albowiem z dokumentu tego wynikało, że przyrząd może pracować w zakresie temperatur od -40°C do +60°C. Odwołujący natomiast powołał się na dane wynikające z dokumentu w postaci certyfikatu homologacji wydanego przez METAS w dniu 22 grudnia 2020 r., pomijając jego aktualizację datowaną na 2024 rok. Certyfikat ten bowiem został zmieniony aneksem nr 8, którym rozszerzono zakres temperatur od „-20°C /+ 60°C" do „-40°C /+60°C", co dla Zamawiającego jest wystarczające do uznania, że wymóg określony w SWZ został spełniony.

Niezależnie od powyższego Zamawiający kierując się wytycznymi wyroku KIO z 7 lutego 2020 r. (KIO 138/20), nie stosuje w postanowieniach SWZ dotyczących dostawy i instalacji stacjonarnych urządzeń rejestrujących wymagania w zakresie posiadania i złożenia na dzień składania ofert ważnej decyzji zatwierdzenia typu wydanej przez Prezesa Głównego Urzędu Miar. Decyzja ta jest przedkładana przez wybranego Wykonawcę przed zawarciem Umowy, gdyż zgodnie z art. 8a ustawy Prawo o miarach (Dz. U. z 2022 r. poz. 2063) stanowi dokument determinujący wprowadzenie urządzenia pomiarowego do obrotu, a w dalszej kolejności do użytkowania. Brak jest zatem uzasadnienia do żądania tego dokumentu na etapie poprzedzającym, tj. na etapie składania ofert w celu badania urządzenia pod kątem parametrów i cech wymaganych dla danego postępowania. W związku z powyższym, na etapie oceny ofert Zamawiający nie weryfikuje decyzji zatwierdzenia typu wydanej przez Prezesa Głównego Urzędu Miar.

III. W zakresie zarzutu nr 2 – brak zdolności eliminowania refleksów:

W pierwszej kolejności Zamawiający podnosi, że przywołany w odwołaniu ppkt I.8 pkt 4.7.10 Części III SWZ wskazuje na eliminację efektów powstania refleksów przy użyciu specjalistycznych filtrów antyrefleksyjnych lub innych skutecznych metod przeciwdziałania temu zjawisku. Jak słusznie podkreśla Odwołujący ww. wymóg określony w SWZ służyć ma konkretnemu celowi. Niemniej jednak cel ten został również sprecyzowany w dokumentacji przetargowej i tym samym pozbawia Odwołującego dowolności jego interpretacji. Zgodnie bowiem z pkt 5 Scenariusza testów

jakościowofunkcjonalnych, stanowiącego Załącznik nr 3 do SWZ, Kod testu I.4 (str. 12 i 13) przypadek testowy obejmuje próbę, której wynik ma dać odpowiedź na pytanie czy urządzenie zostało wyposażone w filtr antyrefleksyjny lub inne rozwiązanie, którego skuteczność jest wystarczająca do eliminowania powstających refleksów na szybach pojazdów, a uzyskany w ten sposób obraz umożliwia identyfikację wizerunku kierującego pojazdem. Celem postawionego wymogu była zatem możliwość identyfikacji kierującego pojazdem.

W trakcie testów jakościowych, w dniach 11 i 12 września 2024 r., w ramach Etapu I Zamawiający zbadał zespół cech oferowanych urządzeń, w tym Kod testu I.4 „Sprawdzenie działania filtrów antyrefleksyjnych". Filtr został fizycznie sprawdzony (filtr został zdjęty z obiektywu i okazany pracownikom Zamawiającego), a jego działanie poddane ocenie, zgodnie z postanowieniami Scenariusza testów. Zamawiający wykorzystał materiał zdjęciowy wytworzony w ramach przypadku testowego o kodzie I.5. (krok testowy b) protokołu z przeprowadzenia testów urządzenia oferowanego przez Lifor), które to materiały pozwoliły na ocenę pozytywną tego testu.

Dowód: wyciąg z protokołu z przeprowadzenia testów dla przypadku testowego I.5 (str. 4 i 5) urządzenia oferowanego przez Lifor, Kod testu I.4 – Załącznik nr 1

W ramach tego kroku testowego Zamawiający na podstawie jasno określonych w SWZ wymogów ocenił opisywany parametr. Na żadnym z 8 ocenianych zdjęć wykonanych przy pomocy urządzenia oferowanego przez Lifor nie nastąpiło powstanie refleksów powodujących brak możliwości identyfikacji kierującego.

Dowód: oceniane zdjęcia Lifor w ramach przypadku testowego o kodzie I.5 – Załącznik nr 2 Przedstawione przez Odwołującego dowody, o których mowa w Załącznikach nr 9, 10 i 11 do odwołania, wskazują jedynie na liczbę zarejestrowanych refleksów lub odbić, nie zaś na brak możliwość identyfikacji wizerunku kierującego.

Podkreślić również należy, że identyfikowane przez Odwołującego odbicia (dowód wskazany przez Odwołującego w Załączniku nr 9), które de facto stanowią zrzuty tablic, są zjawiskiem pożądanym – pozwalają one odczytać tablicę rejestracyjną w sytuacji, gdy jest ona prześwietlona. Wyjaśnić przy tym należy, że prześwietlenie tablic jest normalnym zjawiskiem, z uwagi na materiał z jakiego są one wykonywane, którego cechą jest odbijanie światła. Treść uzasadnienia zarzutu przytoczona przez Odwołującego (cyt. „Odwołujący poglądowo przedstawia poniżej przykład zdjęcia zawierającego aż cztery odbicia (refleksy) tablicy rejestracyjnej, w tym jedno w obszarze przedniej szyby", str. 13 odwołania) wprost stanowi o wadliwej interpretacji opisywanych zjawisk. Wykonawca nie odróżnia refleksów od odbić i w konsekwencji wyciąga nieprawdziwe wnioski w zakresie skuteczności zastosowanych filtrów. Dodatkowo, wskazane w Załączniku 11 zestawienie liczby refleksów (którymi dla Wykonawcy są również odbicia tablic) powstałych na zdjęciach wykonanych przez urządzenie zaoferowane przez Lifor referuje do prób testowych od K-1 do K-5, które to próby były realizowane w Etapie II testów. Tymczasem parametr wskazany w ppkt I.8 pkt 4.7.10 Części III SWZ (sprawdzanie działania filtrów antyrefleksyjnych) oceniany był w Etapie I testów w ramach przypadku testowego o kodzie I.5 i tylko ten przypadek, zgodnie ze Scenariuszem testów, mógłby stanowić podstawę do odrzucenia urządzenia jako niespełniającego ww. parametru.

Według tych samych kryteriów i materiałów zdjęciowych powstałych w wyniku realizacji przypadku testowego o kodzie I.5 (rejestrowanego dla każdego urządzenia – Wykonawcy oddzielnie) oceniano wszystkich biorących udział w postępowaniu Wykonawców.

Nie można pominąć również faktu, że dokumentacja przetargowa nie stawia żadnych wymogów wskazujących na jakość zastosowanego filtra, a jedynie spełnienie celu dla jakiego filtr ten ma być wykorzystany, tj. umożliwienia identyfikacji kierującego. Chybiony zatem jest zarzut Odwołującego, gdyż Zamawiający nie analizował materiału zdjęciowego wytworzonego podczas testów w zakresie liczby refleksów. Przedstawiona statystyka nie powinna, a nawet nie może być analizowana w celu dokonania oceny działania filtra.

Należy mieć także na względzie sposób w jaki Zamawiający opisał przedmiotowy warunek - „Wykonywanie dobrej jakości zdjęć eliminując efekty powstawania refleksów na przednich lub tylnych szybach pojazdów w zależności od kierunku dokonywania pomiarów i rejestracji wykroczeń drogowych, przy użyciu specjalistycznych filtrów antyrefleksyjnych lub innych skutecznych metod przeciwdziałania temu zjawisku" (ppkt. I.8 pkt 4.7.10 Części III SWZ). Zgodnie z definicją językową czasownika „eliminować" zawartą w Wielkim Słowniku Języka Polskiego, wyraz ten oznacza „usuwanie czegoś lub kogoś z powodu uznania czegoś lub kogoś za niepożądane lub zbędne". Powyższa definicja odzwierciedla wolę Zamawiającego, który opisując przedmiotowe wymaganie wskazał wprost, że zastosowanie filtra ma na celu wykonywanie dobrej jakości zdjęć poprzez usuwanie niepożądanych refleksów na przednich lub tylnych szybach pojazdów, tj. takich które wpływają na możliwość identyfikacji wizerunku kierującego. Innymi słowy, Zamawiający dopuszcza występowanie refleksów, o ile nie występują one na przednich lub tylnych szybach, a tym samym nie

pozbawiają możliwości identyfikacji kierującego pojazdem.

W związku z powyższym, twierdzenia Odwołującego, że urządzenie TraffiStar SR 390, produkcji Jenoptik Robot GMBH nie posiada zdolności wykonywania zdjęć pozbawionych refleksów jest bezprzedmiotowe. Sam fakt występowania refleksów nie podlegał bowiem ocenie. Oceniany był natomiast wpływ tych refleksów na możliwość identyfikacji wizerunku kierującego.

Zamawiający dodatkowo wyjaśnia, że skuteczność filtra zastosowanego w urządzeniu firmy Lifor została potwierdzona, bowiem filtr ten jest od lat używany w urządzeniach rejestrujących.

IV. W zakresie zarzutu nr 3 – brak możliwości identyfikacji pojazdu popełniającego wykroczenie w sytuacji, gdy co najmniej dwa pojazdy poruszają się po jednym pasie ruchu:

Zamawiający w ppkt 1.11 pkt. 4.7.10 Części III SWZ wskazał, że urządzenie musi spełnić warunek „automatycznej identyfikacji pasa ruchu – urządzenie w kadrze zarejestrowanego naruszenia wskazuje po którym pasie poruszał się zarejestrowany pojazd, któremu zmierzona została prędkość". Powyższe zostało potwierdzone w trakcie testów jakościowych, 11 i 12 września 2024 r., w ramach Etapu I, określonego w Scenariuszu testów jakościowo-funkcjonalnych. Zamawiający badał zespół cech oferowanych urządzeń, w tym „Automatyczną identyfikację pasa ruchu po którym porusza się pojazd popełniający naruszenie" (Kod testu I.6), gdzie sprawdzono, zgodnie z postanowieniami Scenariusza testów, materiał zdjęciowy wytworzony w ramach przypadku testowego o kodzie I.5. Materiał zdjęciowy pozwolił na ocenę pozytywną tego testu.

Dowód: wyciąg z protokołu z przeprowadzenie testów dla przypadku testowego I.5 (str. 5 i 6) urządzenia oferowanego przez Lifor, Kod testu I.6 – Załącznik nr 3

Dodatkowo poddany ocenie został poziom detekcji wykroczeń, w ramach Etapu II (Kod testu II.1). Urządzenie TraffiStar SR 390 osiągnęło poziom detekcji wykroczeń wynoszący 96,3158%. Podkreślić w tym miejscu należy, że wymagany minimalny poziom detekcji wykroczeń wynosił 85%.

Wobec powyższego, podnieść należy, że zgromadzona w trakcie testów dokumentacja wyraźnie przeczy zarzutowi Odwołującego.

Pomimo, że Zamawiający nie określił dodatkowych wymogów związanych z funkcją detekcji co oznacza, że Zamawiający nie wymagał ustawienia znacznika dla oceny zdjęcia, Odwołujący przedmiotowy zarzut uzasadnia m.in. poprzez zastosowanie porównania urządzenia Lifor z urządzeniem oferowanym przez Odwołującego.

Jednak istotne dla oceny porównawczej jest to, że żadne postanowienie dokumentacji przetargowej nie stawiało wymogu identyfikacji pojazdu, którego prędkość jest mierzona, poprzez otoczenie go ramką. Uznać zatem należy, że tezy które Odwołujący stawia:

- w przypadku otoczenia pojazdu rejestrowanego ramką – układ detekcji działa poprawnie,
- w przypadku braku otoczenie pojazdu rejestrowanego ramką – układ detekcji działa niepoprawnie (bądź urządzenie nie posiada funkcji detekcji),

nie znajdują oparcia w postanowieniach dokumentacji przetargowej i okazanej dokumentacji.

Identyfikację pojazdu popełniającego wykroczenie zarejestrowane przez urządzenie Lifor umożliwiają:

1)metadane wykonanego zdjęcia, znajdujące się w dowodzie wykroczenia w pliku o nazwie „index" (nazwa producenta); plik ten zawiera podstawowe informacje odnoszące się do zarejestrowanego wykroczenia, w tym zawiera m. in. numer rejestracyjny zarejestrowanego pojazdu, popełniającego wykroczenie; ponadto wskazuje na informacje o godzinie i miejscu popełnienia wykroczenia, a także numer seryjny użytego urządzenia pomiarowego,

2)funkcjonalność opisana w pkt 18.5 instrukcji obsługi na str. 71, gdzie wskazano możliwość uruchomienia dodatkowej opcji identyfikacji w kadrze zdjęcia pojazdu, który popełnił naruszenie poprzez oznaczeniem go dodatkową linią, krzyżykiem lub bramką.

Dowód: wydruk zawartości pliku o nazwie „index" dla pliku graficznego z próby K1 – Załącznik nr 4

Dowód: instrukcja obsługi urządzenia TraffiStar SR390, str. 71 – Załącznik nr 5

Wobec powyższego, nawet przy wysokiej intensywności ruchu drogowego urządzenie pozwala na rejestrację naruszeń, gdyż oferowany w urządzeniu układ detekcji pozwala na wykrycie pojazdu popełniającego wykroczenia i rozpoznaje tablice wyłącznie rejestrowanego pojazdu, przy możliwości dodatkowego oznaczenia w kadrze zdjęcia pojazdu z

wykorzystaniem znacznika, dla którego zarejestrowano naruszenie.

Reasumując powyższe, wskazać należy, że w niniejszym postępowaniu nie doszło do naruszenia przepisów Pzp przez Zamawiającego.

Tym samym, wobec bezpodstawnych zarzutów Odwołującego, Zamawiający wnosi jak na wstępie.

Załączonoi:

1.wyciąg z protokołu z przeprowadzenie testów dla przypadku testowego I.5 (str. 4 i 5) urządzenia oferowanego przez Lifor, Kod testu I.4,

2.oceniane zdjęcia Lifor w ramach przypadku testowego o kodzie I.5,

3.wyciąg z protokołu z przeprowadzenie testów dla przypadku testowego I.5 (str. 6) urządzenia oferowanego przez Lifor, Kod testu I.6,

4.wydruk zawartości pliku o nazwie „index" dla pliku graficznego z próby K1,

5.instrukcja obsługi urządzenia TraffiStar SR390,

Przystępujący po stronie Zamawiającego tj. LIFOR sp. z o.o. z siedzibą w Bytomiuwniósł ooddalenie odwołania w całości, przeprowadzenie i dopuszczenie dowodów wskazanych w treści pisma i dopuszczenie dowodu z prezentacje i okazanie przez Przystępującego obiektyw z filtrami do urządzenia TraffiStar SR390 na fakt wykazania posiadanych parametrów określonych w wymaganiach Zamawiającego w tym wyposażenia.

[Zarzut 1 dot. temperatury]

1.Pierwszy z zarzutów Odwołującego dotyczy rzekomo niewłaściwej temperatury pracy urządzenia zaoferowanego przez Przystępującego. Odwołujący wskazał na postanowienia SWZ, które mają świadczyć o niespełnieniu wymagań Zamawiającego przez urządzenie Przystępującego (w tym pkt 4.7.10 Część III SWZ), co powinno skutkować odrzuceniem oferty Przystępującego na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP.

2.Zamawiający wymagał, by oferowane urządzenie zapewniało pracę przyrządu zamontowanego na maszcie w temperaturze otoczenia od -25oC do + 50 o C. Zamawiający określając wymagania minimalne nie wskazał jaki konkretnie środek dowodowy miałby potwierdzać poszczególne parametry urządzeń, w tym również w zakresie temperatury otoczenia, w ramach której może pracować fotoradar. Zamawiający w dokumentach zamówienia nie wskazał, jak twierdzi Odwołujący, że parametry te muszą wynikać np. ze świadectwa legalizacji, świadectwa zatwierdzenia typu czy też certyfikatów homologacji.

3.Istotnie Zamawiający wymagał, by wykonawcy w dniu przeprowadzenia testu udostępnili mu m.in. świadectwo legalizacji (wykonane przez właściwą władzę legalizującą urządzenia kontrolno-pomiarowe), które w przypadku urządzenia oferowanego przez Przystępującego zostało wydane zgodnie z certyfikatem homologacji CH-P-20232-00 z pięcioma aneksami z dnia 22 grudnia 2020 r. uznanym za równoważny zatwierdzenia typu przez Główny Urząd Miar drogą decyzji Nr L 1/2023 z dnia 22.02.2023 (w aktach postępowania).

Niemniej Przystępujący przedstawił Zamawiającemu równolegle trzy kolejne aneksy do certyfikatu homologacji oferowanego urządzenia, w tym Certyfikat Homologacji CH-P-20232-08 wydany 24 stycznia 2024 (aneks nr 08 do certyfikatu CH-P-20232-00) przez Szwajcarski Federalny Instytut Metrologii METAS. Dokument ten określa zakres temperatury roboczej -40*C do +60*C. Dowód: Certyfikaty homologacji wraz z aneksami oraz tłumaczeniem.

4.Ww. aneks nr 8 rozszerzył funkcjonalność w zakresie temperatur roboczych urządzenia oferowanego, lecz dotychczasowa dokumentacja nie straciła ważności.

W konsekwencji ww. aneksy rozszerzyły funkcjonalność urządzenia lecz niezmienna pozostała wersja oprogramowania, suma kontrolna. Zmiany te nie miały wpływu na metrologiczne aspekty ww. urządzenia pomiarowego. Dzięki tym zmianom urządzenie może być oferowane w ramach niniejszego postępowania oraz w innych krajach o znacznie gorszych warunkach atmosferycznych co dodatkowo przekracza minimalne wymagania Zamawiającego. Zgodnie z aneksem nr 08:

5.Dodatkowo Przystępujący otrzymał informacje, że dopuszczalna konfiguracja w zakresie nowej funkcji dot. Obudowy zewnętrznej Compact Housing, nie stanowi zmiany technicznej w rozumieniu aktualnej homologacji typu 20232-00.

Dowód: Pismo z dnia 10.10.2023 r. wraz z tłumaczeniem.

6.Certyfikat został wydany na podstawie badań homologacyjnych opatrzonych datą 25 września 2023 r. Raport z testów klimatycznych nr 25-41130 został opracowany przez Szwajcarski Federalny Instytut Metrologii METAS z dnia 25 września 2023 r. Raport ten obejmuje uszczegółowione testy urządzenia TraffiStar SR390 w rozszerzonym zakresie temperatur roboczych od -40°C do +60°C .

7.Finalnie zaktualizowany certyfikat homologacji został wydany dnia 24 stycznia 2024 r. W związku z powyższym wszystkie urządzenia TraffiStar SR 390 wyprodukowane po tej dacie spełniają wymagania ww. certyfikatu homologacji, a w konsekwencji wymagania SWZ.

Dowód: Certyfikat Homologacji CH-P-20232-08 wydany 24 stycznia 2024 przez Szwajcarski Federalny Instytut Metrologii META wraz z tłumaczeniem na język polski.

Dowód: Raport z testów klimatycznych nr 25-41130 opracowany przez Szwajcarski Federalny Instytut Metrologii METAS wraz z tłumaczeniem.

8.Przystępujący zgodnie z pkt 1.13 Załącznika nr 3 do SWZ (Scenariusz testów), w trakcie ich przebiegu udostępnił Zamawiającemu do wglądu instrukcję obsługi oferowanego urządzenia w języku polskim.

Na stronie 2 instrukcji wskazano zawartość tabliczki znamionowej m.in. zakres temperatury otoczenia tj. -40oC do 60oC., dane te są potwierdzone na str. 20 instrukcji w ramach danych technicznych.

Dowód: Wyciąg z instrukcji obsługi oferowanego urządzenia wraz z tłumaczeniem.

9.Niezależnie od powyższego Przystępujący jako wnioskodawca i pełnomocnik Jenoptik Robot GmbH zwrócił się do Głównego Urzędu Miar o wydanej decyzji o uznaniu za równoważne zatwierdzenie typu (uzyskanego w innym kraju UE), dokumentów potwierdzających dokonanie prawnej kontroli metrologicznej o kolejne 3 aneksy do szwajcarskiego zatwierdzenia typu (tj. aneksy od 6 do 8).

Dowód: Wniosek do Prezesa Głównego Urzędu Miar.

10.Powyższe działanie podjęte jest w pełnej zgodności z wymaganiami Zamawiającego.

Zamawiający dopuścił, by oferowane urządzenia na dzień złożenia ofert, nie posiadały ważnej Decyzji Zatwierdzenia Typu wydanej przez Prezesa Głównego Urzędu Miar w sprawie zatwierdzenia typu przyrządu do pomiaru prędkości pojazdów lub ważnej decyzji o uznaniu za równoważne zatwierdzenie typu. Zamawiający oczekuje, by Wykonawcy posiadali takie dokumentu najpóźniej w chwili zawarcia umowy o zamówienie publiczne co wynika wprost z treści oświadczenia w Formularzu ofertowy pkt 5.1 lit b) oraz 5.2 lit. b)2, a także z brzmienia pkt 4.1.4 Części II lit. C SWZ). Co też zostanie osiągnięte przez Przystępującego.

Na etapie składania ofert oraz oceny urządzenia i testów Wykonawca nie był zobowiązany do złożenia ani świadectwa zatwierdzenia typu, ani też równoważnej decyzji o uznaniu zatwierdzenia typu. Formalność taka musi zostać wypełniona najpóźniej w chwili zawarcia umowy co wynika wprost z brzmienia pkt 4.1.4 Części II lit. C SWZ).

11.Ponadto Zamawiający wskazał w pkt 4.7.9.1 Części III SWZ w sposób jednoznaczny, że Wykonawca zobowiązany jest by oferowane przez niego urządzenie posiadało cechy określone w tabeli w pkt 4.7.10. Takie oświadczenie zostało przez Przystępującego złożone w ramach oferty.

12.Urządzenie nie otrzymało negatywnej oceny w trakcie testów. Przystępujący spełnił wszelkie wymagania określone w specyfikacji oraz udostępnił Zamawiającemu dokumenty potwierdzające, że jego Urządzenie jest zgodne z wymaganiami, co znajduje odzwierciedlenie w protokole z testów. Odwołujący również nie kwestionował w odwołaniu przebiegu ani wyniku testów. W efekcie odwołanie jest również niezasadne z uwagi na powyższe wskazania.

13.Niezależnie od powyższej argumentacji istotnie Zamawiający wymagał, by wykonawcy w dniu przeprowadzenia testu udostępnili mu m.in. świadectwo legalizacji. Niemniej podkreślić należy, że w tym dokumencie nie wskazano na zakres temperatur otoczenia, w ramach których możliwa jest praca urządzenia zaoferowanego przez Przystępującego. Natomiast w przywołanym przez Odwołującego dokumencie tj. tłumaczenia na j. polski fragmentów certyfikatu homologacji urządzenia TraffiStar SR 390, Jenoptik Robot GmbH, nr CH-P20232-00 z dnia 22 grudnia 2020 r. widnieje informacja o zakresie temperatury pracy określonej jako -20 oC do +60oC, jednak dotyczy to temperatury roboczej, zgodnie z pkt 1.6 Dane techniczne:

Dowód: Certyfikat homologacji CH-P-20232-00 wraz z tłumaczeniem.

14.Zarzut Odwołania jest dodatkowo konsekwencją braku rozróżnienia przez Odwołującego dwóch, zasadniczo innych wartości temperatur, na które wskazuje Odwołujący. Zamawiający w część III SWZ w pkt 4.7.10 Tabela wymagań, które

muszą spełniać Urządzenia, określił wymagania minimalne dla urządzeń rejestrujących. Spośród tych wymagań, wskazano zakres temperatury otoczenia, w której urządzenie musi zapewniać pracę przyrządu zamontowanego na maszcie. Zamawiający jednoznacznie doprecyzował więc, że wymaganie to dotyczy temperatury otoczenia, a nie temperatury roboczej urządzenia.

15.Następne postanowienie SWZ przywołane przez Odwołującego w zakresie minimalnych wymagań również odnosi się do zapewnienia pracy urządzenia w określonej temperaturze. Niezbędne jest wskazanie różnicy pomiędzy opisem/ pojęciem temperatur, które utożsamia Odwołujący.

1)Temperatura robocza urządzenia – odnosi się do zakresu pracy wewnętrznych komponentów urządzenia,

2)Temperatura otoczenia – dotyczy warunków atmosferycznych, w jakich urządzenie jest zamontowane i eksploatowane, o którym mowa w postanowieniach SWZ opisanych jako minimalne wymagania dla urządzeń.

16.Uwidocznieniem tożsamego rozumienia (błędnej interpretacji) powyższych pojęć przez Odwołującego stanowi odwołanie się do warunków atmosferycznych panujących w Polsce oraz przedstawianych przez niego danych historycznych pomiarów dokonywanych w Polsce [Tak pkt 12 Odwołania]. Dane te dotyczą właśnie ewentualnych warunków temperatury otoczenia. Pojęcia dotyczące temperatury roboczej urządzenia oraz temperatury otoczenia nie są tożsame i nie mogą być traktowane jako jeden wskaźnik (zakres tych samych danych lub wymagań minimalnych). Zamawiający posługuje się pojęciem temperatura otoczenia. Pojęcie to nie występuje w dokumencie „zatwierdzenia typu" dla urządzenia kontrolno-pomiarowego jakim jest fotoradar (nie wskazuje się jej w takim dokumencie, ale wynika ona zazwyczaj z instrukcji obsługi). W zatwierdzeniu typu podaje się zakres temperatur pracy. Nawet Odwołujący nie ma w swoim świadectwie zatwierdzenia typu pozycji temperatura otoczenia (jak chce/wymaga tego Zamawiający), ale temperaturę pracy urządzenia.

Dowód: zatwierdzenie typu dla urządzenia nr ZT 13/2024 (w aktach postępowania)

17.Na marginesie Przystępujący wskazuje, że to na podstawie decyzji Szwajcarskiego Federalnego Instytutu Metrologii METAS, została wydana przez Główny Urząd Miar decyzja o uznaniu za równoważne zatwierdzenie typu, dokumentów potwierdzających dokonanie prawnej kontroli metrologicznej. Nie sposób zatem odmówić wiarygodności przedłożonym dowodom wydanym przez szwajcarski odpowiednik Głównego Urzędu Miar.

[Zarzut 2 dot. refleksów]

18.Odwołujący wskazał, że urządzenia oferowane przez Przystępującego „nie posiadają zdolności wykonywania zdjęć pozbawionych refleksów" oraz, że wykonane zdjęcia dowodzą braku posiadania filtrów antyrefleksyjnych lub innych rozwiązań równoważnych w oferowanych urządzeniach, co również w jego ocenie winno skutkować odrzuceniem oferty Przystępującego na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP.

19.Przystępujący przywołuje postanowienia SWZ jako uzasadnienie braku słuszności zarzutu . Zgodnie z Częścią III SWZ pkt 4.7.10 Tabela zawierające minimalne wymagania dla Urządzeń rejestrujących, wskazano że urządzenie musi zapewniać „Wykonywanie dobrej jakości zdjęć eliminując efekty powstania refleksów na przednich lub tylnych szybach pojazdów w zależności od kierunku dokonywania pomiarów i rejestracji wykroczeń drogowych, przy użyciu specjalistycznych filtrów antyrefleksyjnych lub innych skutecznych metod przeciwdziałania temu zjawisku."

Natomiast zgodnie ze Scenariuszem testowym, celem testu jest weryfikacja polegająca na sprawdzeniu wyposażenia stacjonarnego urządzenia rejestrującego w specjalistyczne filtry antyrefleksyjne, których zadaniem jest eliminacja powstających refleksów na szybach samochodowych uniemożliwiających identyfikację kierującego pojazdem, lub sprawdzeniu innych rozwiązań zastosowanych przez Wykonawców umożliwiających eliminację tego zjawiska.

20.Oferowane urządzenie spełnia powyższe wymagania dzięki zastosowaniu filtra polaryzacyjnego i filtra pryzmatycznego (Seidel) założone na obiektywie aparatu cyfrowego Smart Camera IV. Oba filtry były prezentowane Komisji podczas Testów jakościowo funkcjonalnych 11-12 września 2024 r.

Dowód: okazanie obiektywu z dwoma filtrami (pryzmatyczny i polaryzacyjny) do TraffiStar SR390

21.Dodatkowo Przystępujący wskazuje, że Filtr polaryzacyjny odpowiada m.in. za czytelność wizerunku kierującego, eliminując refleksy na szybie pojazdu, które mogą pojawić się w zależności od panujących w danym momencie warunków atmosferycznych. Filtr pryzmatyczny (Seidel) odpowiada za świadome odbicie tablic rejestracyjnych pojazdu, którego prędkość została zmierzona, celem ich prawidłowej identyfikacji i rozpoznania przez automatyczny moduł do czytania tablic rejestracyjnych (ANPR). Urządzenie oferowane przez Przystępującego zawierają więc odpowiednie filtry oraz spełniają wymogi postawione w specyfikacji.

22.Podniesione przez Odwołującego „refleksy, odbicia tablicy rejestracyjnej", stanowią specjalistyczny filtr pryzmatyczny, o którym mowa powyżej. Filtr ten pozwala na odczytanie tablic rejestracyjnych mimo ich prześwietlenia. Zjawisko to jest oczekiwane i pozwala na prawidłową identyfikację numerów tablic rejestracyjnych pojazdu, który przekroczył prędkość.

23.Wbrew oczekiwaniom Odwołującego, Zamawiający nie wymagał eliminacji refleksów tablic rejestracyjnych lecz eliminacji refleksów na szybie pojazdu, co też oferowane urządzenie TraffiStar SR390 spełnia. Odwołujący w żadnej części odwołania nie wskazał dowodów, które miałyby rzekomo świadczyć o niezgodności zaproponowanego Urządzenia z warunkami zamówienia, nie potwierdza zarzutów postawionych w Odwołaniu. Załączone zdjęcia wykazują okoliczność przeciwną tj. potwierdzają, że zastosowane filtry przez Przystępującego wyeliminowały powstanie refleksów na szybach pojazdów, a uzyskany obraz umożliwia identyfikację wizerunku kierującego pojazdem.

24.Istotna jest również okoliczność, że Zamawiający szczegółowo opisał w jaki sposób będzie weryfikował działanie filtrów antyrefleksyjnych. W Scenariusz testowym wskazano (załącznik nr 3 do SWZ), że:

Zdjęcie wskazane w pkt 25 odwołania, poza faktem że nie potwierdza w żadnym stopniu zasadności postawionych zarzutów, to dodatkowo nie pochodzi z przypadku testowego o kodzie I.5, a zatem nie może stanowić w świetle treści SWZ dowodu na to, że urządzenie Przystępującego nie spełnia wymagania zamówienia. Nie jest również jasne na zdjęciach z jakich prób Odwołujący wskazuje w swoich wyliczeniach w pkt 26 odwołania. Potwierdza to jednak zupełnie inną okoliczność, a mianowicie intencjonalną wybiórczą interpretacje warunków zamówienia, która została przygotowana jedynie na potrzeby próby potwierdzenia zasadności odwołania.

Dowód: Zdjęcia wykonane w trakcie testów (w aktach).

25.Na marginesie Przystępujący wskazuje, że Filtr Seidel jest dostarczany przez Lifor od 2012 roku do wszystkich urządzeń rejestrujących prędkość produkcji Jenoptik Robot Gmbh, będących w posiadaniu Zamawiającego. Filtr Seidel eliminuje wiele czynników mogących uniemożliwić właściwego odczytu zdjęć (spray, folie, liście itp.). Jest opatentowany i stworzony przez firmę Jenoptik Robot GmbH specjalnie dla cyfrowej fotografii wykroczeń w ruchu drogowym.Dowód: Ulotka filtr Seidel.

Odwołanie w tym zakresie również nie zasługuje na uwzględnienie.

[Zarzut 3 dot. identyfikacji pojazdu/poziomu detekcji]

26.Odwołujący podniósł, że urządzenie nie zapewnia prawidłowej identyfikacji pojazdu popełniającego wykroczenie w sytuacji, gdy na zdjęciu uwidocznione są dwa pojazdy poruszające się po jednym pasie ruchu. Zarzut jest chybiony z uwagi na następujące okoliczności.

27.Pkt 31 uzasadnienia odwołania wskazuje, że intencją Odwołującego jest podważenie skuteczności detekcji wykroczeń drogowych przez urządzenie. Abstrahując od niezasadności zarzutu (szczegóły techniczne poniżej) zwrócić należy uwagę, że Zamawiający precyzyjnie określił minimalny poziom detekcji wykroczeń drogowych (tak Część II B pkt 8. 2 SWZ) jako 85 %. W przypadku, gdy w wyniku testów urządzenie otrzymałoby niższą wartość poziomu detekcji zostało by odrzucone.

28.Potwierdza to Scenariusz testowy, wskazując na oczekiwany wynik testu: „Poziom detekcji prawidłowo zarejestrowanych wykroczeń (zgodnie z opisem w pkt. 1.6 scenariusza testów) polegających na przekroczeniu dozwolonego progu prędkości przez pojazdy wyniesie co najmniej 85% spośród wszystkich pojazdów popełniających naruszenia w próbach od K1-K5."

29.W konsekwencji, Odwołujący musiałby wykazać, że powyższe okoliczności - niespełnienie przez urządzenie Przystępującego minimalnych parametrów, a nie jakiekolwiek (nawet jeśliby wystąpiło, co oczywiście nie miało w tym zakresie miejsca) naruszenie. Odwołujący nie kwestionuje przeprowadzenia testów lecz wskazuje na niezgodność oferowanego urządzenia z warunkami zamówienia. Oferowane urządzenie przez Przystępującego otrzymało natomiast w tym zakresie wynik 96,3158%.

30.Zamawiający nie określił w SWZ obowiązku stosowania ramki wskazującej pojazd popełniający wykroczenie, którą przywołuje Odwołujący. Wskazać należy, że urządzenie Przystępującego, na życzenie użytkownika, może włączyć wyświetlanie ramki identyfikacyjnej określającą pojazd, który przekroczył prędkość. Jest to opcja z której Użytkownik może skorzystać ale nie musi. Funkcja ta nie została włączona podczas testów jakościowo-funkcjonalnych 11-12 września 2024 w Wilczych Laskach, gdyż ilość pojazdów oraz scenariusz testów nie był na tyle wymagający, aby ją włączać do określenia pojazdu, który przekroczył prędkość.

31.Odnosząc się do precyzyjnej konfiguracja urządzenia, wskazać należy, że urządzenie zostało zaprojektowane w

sposób umożliwiający jednoznaczną identyfikację pojazdu popełniającego wykroczenie poprzez:

•zaawansowaną antenę śledzącą 3D pozwalająca jednocześnie na pomiar prędkości kilkunastu pojazdów jednocześnie niezależnie od pasu ruchu na którym się one poruszają.

•zapisane w urządzeniu na etapie jego instalacji, szczegółowych parametrów lokalizacji w których odbywają się pomiary prędkości, których następstwem jest rejestracja wykroczeń tj. odległość urządzenia od krawędzi jezdni, szerokość wszystkich pasów ruchu, kąt nachylenia kamery oraz szereg innych ustawień, które w sposób bezsprzeczny pozwalają określić pozycję zmierzonego pojazdu oraz pas ruchu na którym się on porusza.

Powyższe pozwala na utrzymywanie stałej fotopozycji pojazdu, niezmienna i indywidualna dla każdego pasa ruchu, na dowód czego przekazujemy serię zdjęć z przejazdów wykonanych podczas testów jakościowych z próby.

32.Dodatkowo, wyniki przeprowadzonych testów wykazały, że urządzenie spełnia wymóg jednoznacznego wskazania pojazdu popełniającego wykroczenie, nawet w sytuacjach złożonych. Obecność kilku pojazdów na jednym lub wielu pasach ruchu nie stanowi przeszkody dla prawidłowej detekcji wykroczenia dzięki algorytmom analizy obrazu stosowanym w urządzeniu oraz danym, które są zapisane w manifeście (zestaw informacji) dla każdego zarejestrowanego zdjęcia z stwierdzonym przekroczeniem prędkości. Na ich podstawie można dodatkowo określić pojazd, który przekroczył prędkość.

Dowód: Instrukcja – oprogramowanie obsługowe – strona 71, Przykładowe zdjęcia

W świetle powyższego, postawione zarzutu w odwołaniu, są bezzasadne oraz nieudowodnione, oparte są jedynie na gołosłownych twierdzeniach Odwołującego.

Załączono: 3.Certyfikat homologacji CH-P-20232-00 wraz z aneksami (1-8) oraz tłumaczeniem 4. Świadectwo Legalizacji Pierwotnej wydane przez Dyrektora Okręgowego Urzędu Miar w Katowicach z dnia 6 września 2024 r. 5. Raport z testów klimatycznych nr 25-41130 opracowany przez Szwajcarski Federalny Instytut Metrologii METAS wraz z tłumaczeniem.6. Instrukcja obsługi oferowanego urządzenia wraz z tłumaczeniem. 7. Ulotka filtr Seidel. 8. Pismo z dnia 10.10.2023 r. wraz z tłumaczeniem.

9.Wniosek do Prezesa Głównego Urzędu Miar.

Krajowa Izba Odwoławczaustaliła stan faktyczny sprawy na podstawie na podstawie zgromadzonej dokumentacji, na którą składa się dokumentacja postępowania o udzielenie zamówień złożona przez zamawiającego, stanowiska stron i uczestnika przedstawione na piśmie wraz ze złożonymi dowodami, a także stanowiska przestawione do protokołu postępowania odwoławczego prowadzonego w formie elektronicznej oraz pisemnej.
W niniejszej sprawie odwołanie nie zawiera braków formalnych oraz terminowo został uiszczony wpis w wymaganej wysokości. Nadto, odwołanie nie podlega odrzuceniu na podstawie art. 528 PZP.
Izba zważyła, co następuje**.**
Odwołujący zarzucił zamawiającemu naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy pzp formułując 3 zarzuty:

1)zaniechanie odrzucenia oferty wykonawcy Lifor sp. z o.o. z siedzibą w Bytomiu, , podczas gdy oferta złożona I i II jest niezgodna z warunkami Zamówienia określonymi w ppkt I.5 oraz II.6 pkt 4.7.10 Części III SWZ w zakresie, w jakim Zamawiający wymagał, aby, zaoferowane urządzenie pracowało w temperaturze otoczenia od -25°C do +50°C, natomiast Lifor zaoferował urządzenie, którego dopuszczalna temperatura pracy w temperaturze otoczenia wynosi -20°C do +60°C, a więc dolna granica tego zakresu (tj. -20 °C) jest o 5°C wyższa, od tej którą wymagał Zamawiający (-25°C);

2)zaniechanie odrzucenia oferty Lifor, która w części I i II Postępowania jest niezgodna z warunkami Zamówienia określonymi w ppkt I.8 pkt 4.7.10 Części III SWZ w zakresie, w jakim Zamawiający wymagał, aby zaoferowane urządzenie było zdolne wykonywać dobrej jakości zdjęcia, eliminując refleksy na przednich lub tylnych szybach pojazdów przy użyciu specjalistycznych filtrów antyrefleksyjnych lub innych podobnych metod;

3)zaniechanie odrzucenia oferty Lifor, podczas gdy oferta złożona w części I i II jest niezgodna z warunkami Zamówienia w pkt 1.6 załącznika nr 3 do SWZ – scenariusza testów oraz ppkt I.1, I.3 oraz I.6 pkt 4.7.10 Części III SWZ w zakresie, w jakim Zamawiający wymagał, aby zaoferowane urządzenie było zdolne do detekcji i identyfikacji wyłącznie pojazdu popełniającego wykroczenie w sytuacji, kiedy na zdjęciu uwidocznione są co najmniej dwa pojazdy poruszające się po tym samym pasie, natomiast Lifor zaoferował urządzenie, które w przytoczonej powyżej sytuacji nie wskazuje, który z pojazdów poruszających się po pasie podlega detekcji i identyfikacji jako pojazd poruszający się z nadmierną prędkością (popełniający wykroczenie).

W związku z powyższymi zarzutami, Odwołujący wniósł o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu:

1)unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej w części I i II,

2)odrzucenia oferty wykonawcy Lifor w części I i II,

3)dokonania ponownego badania i oceny ofert w części I i II.

Po stronie Zamawiającego do postępowania przystąpił wykonawca Lifor, którego ofertę wybrano jajko najkorzystniejszą w obu częściach postępowania.

W ocenie składu orzekającego odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie. Ustalenia dokonane przez zamawiającego, w tym w wyniku przeprowadzonych testów jakościowych pozwalają na stwierdzenie, że oferta złożona przez przystępującego spełnia warunki zamówienia określone w SWZ, co oznacza, że zarzut naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp przez zaniechanie odrzucenia oferty nie został wykazany.

W zakresie zarzutu 1 dotyczącego temperatury pracy urządzenia stwierdzono, że

wymagania techniczne i funkcjonalne oferowanych urządzeń zostały poddane weryfikacji w ramach testów jakościowych, zgodnie ze Scenariuszem testów jakościowo-funkcjonalnych, stanowiącym załącznik nr 3 do SWZ. W trakcie testów wykonawca udostępnił Zamawiającemu do wglądu dokumenty potwierdzające przedmiotowe parametry, w szczególności wyniki badań przeprowadzone przez szwajcarski METAS (Federal Institute of Metrology) w 2024 r., m.in. w zakresie temperatury pracy oferowanego urządzenia rejestrującego. Przedstawione przez Lifor dokumenty, w tym aneks nr 8 do certyfikatu homologacji wydanego przez METAS, pozwoliły stwierdzić, że spełnione zostały wymagania stawiane przez Zamawiającego w SWZ, albowiem z dokumentu tego wynikało, że przyrząd może pracować w zakresie temperatur od -40°C do +60°C. Odwołujący natomiast powołał się na dane wynikające z dokumentu w postaci certyfikatu homologacji METAS z 22 grudnia 2020 r., pomijając jego aktualizację datowaną na 2024 rok. Certyfikat ten bowiem został zmieniony aneksem nr 8, którym rozszerzono zakres temperatur od „-20°C /+ 60°C" do „-40°C /+60°C", co jest wystarczające do uznania, że wymóg określony w SWZ został spełniony.

W zakresie zarzutu nr 2 dotyczącego zdolności eliminowania refleksów należy zauważyć, że

przywołany w odwołaniu ppkt I.8 pkt 4.7.10 Części III SWZ wskazuje na eliminację efektów powstania refleksów przy użyciu specjalistycznych filtrów antyrefleksyjnych lub innych skutecznych metod przeciwdziałania temu zjawisku. Ww. wymóg określony w SWZ służy konkretnemu celowi i był również sprecyzowany w dokumentacji przetargowej. Zgodnie z pkt 5 Scenariusza testów jakościowo-funkcjonalnych, (Załącznik nr 3 do SWZ, Kod testu I.4 str. 12 i 13) przypadek testowy obejmuje próbę, której wynik ma dać odpowiedź na pytanie czy urządzenie zostało wyposażone w filtr antyrefleksyjny lub inne rozwiązanie, którego skuteczność jest wystarczająca do eliminowania powstających refleksów na szybach pojazdów, a uzyskany w ten sposób obraz umożliwia identyfikację wizerunku kierującego pojazdem. Celem i istotą wymogu była zatem możliwość identyfikacji kierującego pojazdem.

W trakcie testów jakościowych, zamawiający zbadał zespół cech oferowanych urządzeń, w tym Kod testu I.4 „Sprawdzenie działania filtrów antyrefleksyjnych". Filtr został fizycznie sprawdzony, zdjęty z obiektywu i okazany, a jego działanie poddane ocenie, zgodnie z postanowieniami Scenariusza testów. Zamawiający wykorzystał materiał zdjęciowy wytworzony w ramach przypadku testowego o kodzie I.5. (krok testowy b) protokołu z przeprowadzenia testów urządzenia oferowanego przez Lifor), które to materiały pozwoliły na ocenę pozytywną tego testu. Zamawiający na podstawie określonych w SWZ wymogów ocenił przedmiotowy parametr. Na żadnym z 8 ocenianych zdjęć wykonanych przy pomocy urządzenia oferowanego przez Lifor nie nastąpiło powstanie refleksów powodujących brak możliwości identyfikacji kierującego. Powyższe potwierdza dokumentacja postępowania.

Przedstawione przez odwołującego dowody w tym zakresie wskazują jedynie na liczbę zarejestrowanych refleksów lub odbić, nie zaś na brak możliwość identyfikacji wizerunku kierującego. Można zauważyć, że nie jest poprawne utożsamianie refleksów z odbiciami i naturalnym prześwietleniami, w szczególności tablic rejestracyjnych.

Identyfikowane przez Odwołującego odbicia de facto stanowią zrzuty tablic, co jest zjawiskiem pożądanym – pozwalają one odczytać tablicę rejestracyjną w sytuacji, gdy jest ona prześwietlona. Parametr wskazany w ppkt I.8 pkt 4.7.10 Części III SWZ (sprawdzanie działania filtrów antyrefleksyjnych) oceniany był w Etapie I testów w ramach przypadku testowego o kodzie I.5 i tylko ten przypadek, zgodnie ze Scenariuszem testów, mógłby stanowić podstawę do odrzucenia urządzenia jako niespełniającego ww. parametru.

Według tych samych kryteriów i materiałów zdjęciowych powstałych w wyniku realizacji przypadku testowego o kodzie I.5 (rejestrowanego dla każdego urządzenia – Wykonawcy oddzielnie) oceniano wszystkich biorących udział w postępowaniu Wykonawców.

Dokumentacja przetargowa nie stawia wymogów wskazujących na jakość zastosowanego filtra, a jedynie spełnienie celu dla jakiego filtr ten ma być wykorzystany, tj. umożliwienia identyfikacji kierującego.

Dla oceny rozpatrywanej kwestii istotny jest sposób, w jaki Zamawiający opisał przedmiotowy warunek - „Wykonywanie dobrej jakości zdjęć eliminując efekty powstawania refleksów na przednich lub tylnych szybach pojazdów w zależności od kierunku dokonywania pomiarów i rejestracji wykroczeń drogowych, przy użyciu specjalistycznych filtrów antyrefleksyjnych lub innych skutecznych metod przeciwdziałania temu zjawisku" (ppkt. I.8 pkt 4.7.10 Części III SWZ). Powyższe wskazuje na wolę cel warunku, że zastosowanie filtra ma na celu wykonywanie dobrej jakości zdjęć poprzez usuwanie niepożądanych refleksów na przednich lub tylnych szybach pojazdów, tj. takich które wpływają na możliwość identyfikacji wizerunku kierującego.

W związku z powyższym, twierdzenia, że urządzenie TraffiStar SR 390, produkcji Jenoptik Robot GMBH, nie posiada zdolności wykonywania zdjęć pozbawionych refleksów jest niedowiedzione. Sam fakt występowania refleksów nie podlegał bowiem ocenie. Oceniany był natomiast wpływ tych refleksów na możliwość identyfikacji wizerunku kierującego.

W zakresie zarzutu nr 3 dotyczącego możliwości identyfikacji pojazdu popełniającego wykroczenie w sytuacji, gdy co najmniej dwa pojazdy poruszają się po jednym pasie ruchu, należy zauważyć, że w ppkt 1.11 pkt. 4.7.10 Części III SWZ wskazano, że urządzenie musi spełnić warunek „automatycznej identyfikacji pasa ruchu – urządzenie w kadrze zarejestrowanego naruszenia wskazuje po którym pasie poruszał się zarejestrowany pojazd, któremu zmierzona została prędkość". Jak stwierdził zamawiający, powyższe zostało potwierdzone w trakcie testów jakościowych, w ramach Etapu I, określonego w Scenariuszu testów jakościowo-funkcjonalnych. Zamawiający badał zespół cech oferowanych urządzeń, w tym „Automatyczną identyfikację pasa ruchu po którym porusza się pojazd popełniający naruszenie" (Kod testu I.6), gdzie sprawdzono, zgodnie z postanowieniami Scenariusza testów, materiał zdjęciowy wytworzony w ramach przypadku testowego o kodzie I.5. Materiał zdjęciowy pozwolił na ocenę pozytywną tego testu. Powyższą okoliczność potwierdzają zapisy protokołu z przeprowadzenie testów dla przypadku testowego I.5 (str. 5 i 6) urządzenia oferowanego przez Lifor, Kod testu I.6. Ocenie został przy tym poddany poziom detekcji wykroczeń, w ramach Etapu II (Kod testu II.1). Urządzenie TraffiStar SR 390 osiągnęło poziom detekcji wykroczeń wynoszący 96,3158% przy wymaganym minimalnym poziomie detekcji w wysokości 85%. Wobec powyższego, dokumentacja sporządzona w wyniku testów potwierdza poprawność oceny dokonanej przez zamawiającego.

Ustalono, że nawet przy wysokiej intensywności ruchu drogowego urządzenie pozwala na rejestrację naruszeń, gdyż oferowany w urządzeniu układ detekcji pozwala na wykrycie pojazdu popełniającego wykroczenia i rozpoznaje tablice wyłącznie rejestrowanego pojazdu, przy możliwości dodatkowego oznaczenia w kadrze zdjęcia pojazdu z wykorzystaniem znacznika, dla którego zarejestrowano naruszenie.

W związku z powyższym skład orzekający stoi na stanowisku, że dokonane w postępowaniu czynności zamawiającego nie naruszyły wskazanych przez odwołującego przepisów ustawy pzp.

Biorąc powyższe pod uwagę, orzeczono jak w sentencji.
O kosztach postępowania orzeczono stosownie do wyniku postępowania - na podstawie 557 PZP oraz w oparciu o przepisy § 8 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobieraniu wpisu od odwołania (Dz. U. poz. 2437 ze zm.).

Przewodniczący: ……..